

УДК 903:629.5(477)

Пустовалов С. Ж.

## ПРО ДВА НАПРЯМИ У ДАВНЬОМУ СУДНОПЛАВСТВІ НА ТЕРИТОРІЇ УКРАЇНИ ЗА АРХЕОЛОГІЧНИМИ ДЖЕРЕЛАМИ

*Статтю присвячено висвітленню традицій мореплавства населення території України з найдавніших часів до середньовіччя.*

Опанування степових і морських просторів стало значним етапом розвитку в історії людства. Мореплавство значно розширило ойкумену, сприяло розвитку торгівлі, економіки, далеким міграціям, географічним відкриттям тощо. Перші свідчення про пересування морем належать ще до мезолітичної епохи. У печері Франхті (Греція) у мезолітичних шарах було знайдено кістки риб, які мешкали тільки у відкритому морі. Пізніше також морем потрапляв на острови Егейського моря анатолійський обсидіан. Цікаво, що паралельно розвивався сухопутний і морський транспорт. На кінець IV – початок III тис. до н. е. припадає інтенсивний розвиток різноманітних шляхів сполучення, у тому числі і морських. У межах Середземномор'я поширюється практично єдина культура катакомб і склепових поховань. Це вказує на те, що вона потрапила на острови Середземного моря морським шляхом. Середземноморські культурні елементи вздовж узбережжя Атлантичного океану, Північного моря та Балтики просуваються далеко на північ на півострів Бретань, Корнуол, Данію тощо. Другим напрямом експансії народів Середземномор'я було узбережжя Чорного моря.

В історичний час єгиптяни споряджали великі експедиції навколо Африки, а також спеціальні експедиції за металом, прянощами тощо. Об'єктами таких експедицій були різні регіони світу, зокрема Північне Причорномор'я. Можна припустити, що цей регіон з давніх-давен також приваблював давньосхідне населення. Перш за все сюди їхали за кольоровими металами, родовища яких розміщувалися у верхів'ях річки Кубань та на допливах річки Сіверський Донець. Предметами чорноморського експорту, імовірно, були також сіль, хутро, мед, віск, можливо, бурштин тощо. У більш пізній час набуває поши-

рення работоргівлі. Сильний раб коштував стільки ж, скільки і художній витвір із золота античного виробництва.

Саме висвітленню традицій мореплавства населення території України присвячено цю статтю. Це досить специфічна для археології тема. Загальна історія мореплавства на теренах України ще не створена. Розвитку морської справи в античних містах Північного Причорномор'я присвячена монографія Б. Г. Петерса [1]. Багато для висвітлення питань розвитку мореплавства на території України зробив Г. І. Шаповалов. Його численні статті висвітлюють технологічні питання становлення морської справи і світоглядні проблеми [2]. Отже, ця стаття є першою спробою показати саме загальний розвиток освоєння людством водних просторів за матеріалами археологічних пам'яток території України.

Можна здогадуватися, що першим водним транспортним засобом були стовбури дерев з відрубаними гілками. Їх могли зв'язувати у примітивні плоту. Цей транспортний засіб використовували для перевезення важких вантажів і пізніше, наприклад, за доби бронзи. Так під час розкопок Молочанського святилища [3] з'ясувалося, що гранітні плити, якими було оточено пандуси-заїзди, доставлялися в процесі будівництва святилища зі скельних виходів, розташованих біля села Склеювате. Це село знаходиться вище за течією річки Молочної на відстані 30–40 км від святилища. Вага окремих брил сягала трьох тонн. Імовірно, для їх доставки використовували плоту. Але назвати плоту спеціальними засобами для плавання важко. Першими такими засобами стали човни. Найдавніший човен було знайдено у відслоненнях річки Оскол [3]. Він належить до неолітичної епохи і свідчить про те, що неолітичні рибалки

уже користувалися такими засобами пересування водою. Конструкція цього човна була дуже простою. За допомогою вогню та кремінних знарядь дубову колоду спочатку випалювали, а потім додатково обробляли теслами чи скребачками. Довжина оскольського човна дорівнювала 10 м. Корма та бак не відрізнялися одне від одного і мали однакову форму. Для розпирання бортів і, можливо, для сидіння між ними були залишені перегородки, які розділяли корпус човна на три відсіки (рис. 1).



Рис. 1. Човен із відслонень берега річки Оскол  
(за Д. Я. Телегіним, 1968)

Подібні човни знайдені і в інших місцях. У Запорізькому музеї історії запорозького козацтва зберігається човен, який був піднятий з дна Дніпра біля острова Хортиця (рис. 2, б). Його конструктивна подібність до оскольського човна вражає, проте датується він добою давньої Русі. Аналогічний коритоподібний човен Г. І. Шаповалов знайшов на дні русла Старого Дніпра. Цей транспортний засіб був зроблений з цілого стовбура дерева діаметром близько 1 м. Довжина човна становила 5,2 м, ширина – 0,6 м, висота бортів – 0,5 м, товщина – 1–3 см (рис. 3) [5].

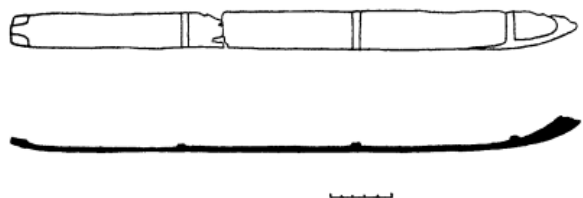


Рис. 2. Човен з Дніпра біля острова Хортиця  
(за Г. І. Шаповаловим, 1991)

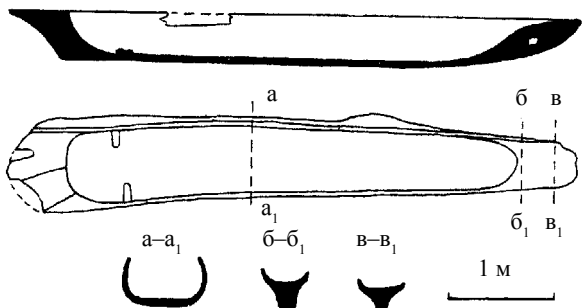


Рис. 3. Човен зі Старого Дніпра біля острова Хортиця  
(за Г. І. Шаповаловим)

Усі човни були виготовлені з великих дубових колод. Проте звалити таке дерево неможливо без інструментів, досконаліших за ті, якими володіли люди неоліту. Як же виходили зі скрут-

ного становища будівельники човнів? Дослідження дна Дніпра біля острова Хортиця Г. І. Шаповаловим дали змогу з'ясувати це питання. Тут були знайдені та підняті на поверхню з води величезні стовбури дубів, які, згідно з даними радіовуглецевого аналізу, мають більше п'яти тисяч років. Виявилося, що коренева система й окоренок усіх знайдених стовбурів обпалені. Отже, для того, щоб звалити такого гіганта, люди у той час розривали землю навколо стовбура, обкладали корені хмизом та підпалювали його. За деякий час обгоріле дерево падало на землю.

Традиція використання довбаних човнів існувала на території України протягом тисячоліть. Цікаву знахідку було виявлено неподалік села Піщане Драбівського району Черкаської області у заплаві річки Супой на території Гельмязівського торфопідприємства. Докладну публікацію про цю знахідку зробила О. Д. Ганіна [6]. У своїй статті вона написала про те, як влітку 1960 року робітник торфорозробок, добуваючи торф, знайшов бронзовий античний лутерій (таз) і передав його до Переяслав-Хмельницького історичного музею. У травні наступного року інший робітник торфорозробок, продовжуючи роботи на цій ділянці, на відстані 150 м на північ від місця попередньої знахідки виявив ще 14 бронзових позолочених посудин античного виробництва. Поруч з цими посудинами комбайнер підприємства знайшов дерев'яний човен, який лежав на глибині 1,5 м від сучасної поверхні. За описом працівників підприємства, посуд був розміщений так, що утворював ланцюжок довжиною 7 м. Корма знайденого човна була розташована на відстані двох метрів від останньої посудини, носова частина човна – на відстані 10–11 м від посуду. Довжина човна дорівнювала приблизно 5 м. Його носова частина була зруйнована. Човен мав коритоподібну у перетині форму без будь-яких перетинок на корпусі. О. Д. Ганіна пише, що посуд і човен є єдиним археологічним комплексом. Однак проти цього свідчить взаєморозташування знахідок. Човен розташований окремо. Посуд лежить також окремо. При цьому слід зазначити, що розташування посуду відповідає його розміщенню у човні вздовж корпусу. Це дає підстави думати, що перед нами не один, а два окремих човни. Один – описаний вище, другий – невідомої конструкції. Від нього залишився лише вантаж – 15 античних посудин: п'ять гідрій, три амфори, дві сити, чотири лутерія та один стамнос, які були викувані з бронзи. За формою, оздобленням та іншими особливостями вони датуються V ст. до н. е. Корпус другого човна, у якому лежав посуд, очевидно, був повністю зруйнований часом. Можна припустити, що його виготовили з кори або зі шкіри і натягли на легкий дерев'яний каркас. У цьому

припущенні нас переконують і дані етнографії (індіанці Північної Америки), і дані археології. Звернемося до аналізу останніх.

У Придністров'ї біля села Семенівка, розташованого неподалік Дністровського лиману, у похованні 8 кургану 8 були знайдені залишки носилок у вигляді остова човна [7]. У могилі ямної культури небіжчик був перекритий носилками, які нагадували човен. Реконструйована довжина «човна» становила близько 2,3 м, ширина – приблизно 0,7 м. Шість поздовжніх рейок з'єднувалися на кормі та носі човна. Форштевень та ахтерштевень не виявлено, тому можна припустити, що рейки були вигнуті і поступово виходили на рівень борту. Роль шпангоутів виконували дві поперечні рейки. Вони розпирали поздовжні рейки та надавали міцності всій конструкції. Їхні кінці з'єднувалися додатковими рейками таким чином, що разом вони утворювали квадрат (рис. 4). Додатково в середній частині човна та в носовій і кормовій частинах містилося ще по одній рейці, які лежали навскіс (рис. 4). Цей човен відносять до поховання ямної культури, яка існувала протягом останньої чверті IV – до початку II тис. до н. е. Проте це не найдавніша знахідка човна такого типу на території України. Зображення гребних суден знаходимо на трипільському посуді (рис. 5). З поселення Немирів Вінницької області походить горщик із зображенням двоголового судна з потовщенням корпусу в його центральній частині. Носові та кормові частини лад'ї високо загнуті вгору і прикрашені зооморфними голівками. Чотири опущені донизу лінії є зображеннями весел (рис. 5, а). Майже таке саме зображення знайдено на грушоподібній посудині на поселенні Блещанка у Тернопільській області (рис. 5, б) [8].

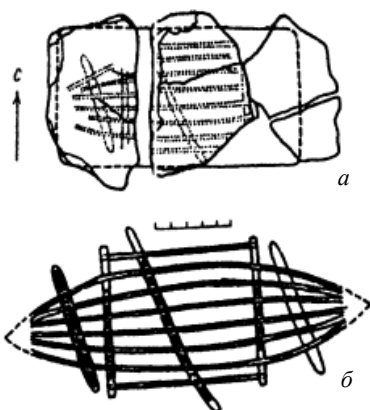


Рис. 4. Човен із Придністров'я (за С. В. Івановою)



Рис. 5. Зображення суден на трипільському посуді (за Г. І. Шаповаловим)

Зображення вітрильних суден знайшов серед петрогліфів Кам'яної Могили Б. Д. Михайлов. Переважна більшість цих суден має одну щоглу й одне пряме вітрило. Це – зображення з печери Кози, печери Риби, грота № 13, грота № 7, грота № 51 та інші (рис. 6). Як бачимо, це не прості човни, а відносно великі судна, корпус яких, безсумнівно, мав конструкцію, властиву кораблям більш пізнього часу. Можна припустити, що вони мали дерев'яний кіль із форштевнем та ахтерштевнем, шпангоути і дерев'яну обшивку на зразок тієї, якою покривали єгипетські судна давнього царства. Єгиптяни підганяли дошки за допомогою пазів і шипів. Ці дошки настільки щільно прилягали одна до одної, що після набрякання деревини у воді не пропускали вологи до корпусу судна. Б. Д. Михайлов порівнює згадані зображення з малюнками суден із Кносу (Крит), а також із зображенням судна на кинджалі, виявленому в могильнику Дорак в Анатолії. Зображення з грота 51 Б. Д. Михайлов вважає готським [9]. Аналогічні зображення суден з одною щоглою та прямим вітрилом наводить Дж. Мелаарт у своїй книзі, присвяченій пам'яткам ранньої бронзи Анатолії та Близького Сходу [10]. За конструкцією вони були праобразами швидких трієр античного часу.

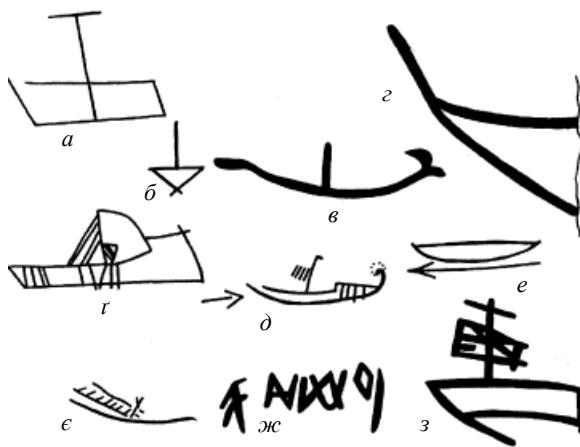


Рис. 6. Зображення суден серед петрогліфів Кам'яної Могили (за Б. Д. Михайловим, 1999)

Посередньо про наявність морських шляхів сполучень за доби бронзи свідчить розташування головних економічних центрів ямно-катакомбного суспільства Північного Причорномор'я. Справа у тому, що будь-яка економічна структура у просторі прагне досягти такої геометричної фігури, як коло або шестикутник, у середині яких розміщений економічний, соціальний і політичний центр, оточений периферією. У випадку з ямно-катакомбним суспільством головні соціальні, економічні центри тяжіють до узбережжя Азовського та Чорного морів. Отже, морський напрям економічних зв'язків був дуже важливим для ямно-катакомбного населення [11].

У нижній течії Дніпра було відкрито чимало пам'яток скіфо-античного часу, які стосуються судноплавства. Дослідники Кам'янського городища на Нижньому Дніпрі неодноразово звертали увагу на наявність спеціальних портових споруд у гавані Кам'яного Затону. У першій половині XIX століття тут, на березі Дніпра, було виявлено майдан, вимощений тесаними плитами каменю, а під водою – залишки стародавнього молу.

У колекції Херсонського краєзнавчого музею зберігаються три кам'яних якорі (рис. 7, а, б, в). Їх зображення подав у своїй публікації Г. І. Шаповалов [12]. Один із цих якорів був знайдений біля урочища Глибока Пристань Білозерського району Херсонської області. Він виготовлений з пісковика і має розміри 31×26×18 см. У середній частині каменю зроблений паз для мотузки. Два інших якорі знайдено на скіфському поселенні IV–III ст. до н. е. біля с. Станіслав Білозерського району Херсонської області. Якорі лежали один на одному. Вони мали паз для мотузки та були приблизно таких самих розмірів, як і описаний вище камінь.

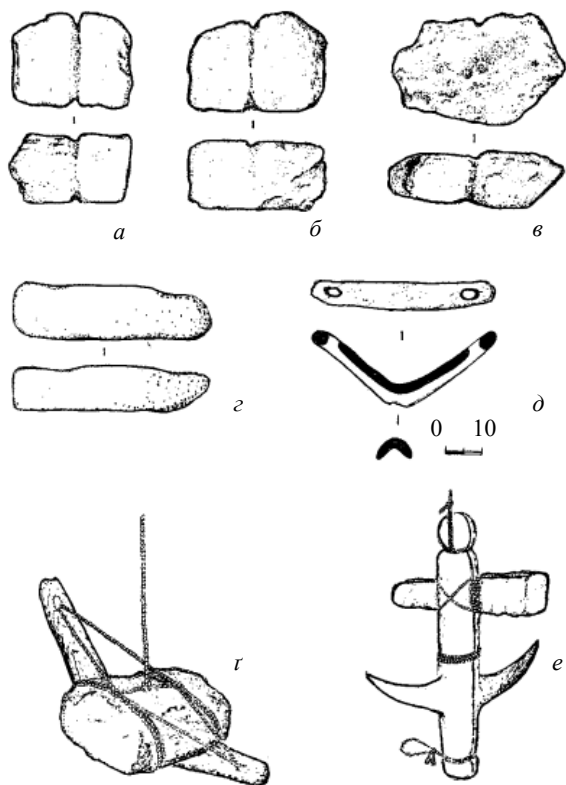


Рис. 7. Якорі з Дніпра біля острова Хортиця (за Г. І. Шаповаловим)

У 1986 р. біля острова Хортиця був виявлений кам'яний шток (рис. 7, з, ж), виготовлений з граніту. Він мав видовжену прямокутну форму. Довжина штока – 53 см, вага – 17,5 кг. Г. І. Шаповалов датує знахідку IV–II ст. до н. е. На Дніпрі біля острова Хортиця під час підводних археоло-

гічних робіт була знайдена дерев'яна деталь кам'яного якоря, яка мала спеціальні отвори та пази для його прив'язування і виконувала роль лап (рис. 7, д, е).

Добре відомо, що у давньоруський час основним судном для пересування річкою та морем була лад'я. Завдяки тому, що у похованнях знатних вікінгів та русичів саме лад'ю використовували як переправний засіб у потойбічний світ, її знахідки відомі у курганах біля Смоленська, Старої Ладogi та в інших місцях. Знахідки суден XI–XII ст. є і на території України.

На північній частині коси Арабатська стрілка у 1987–1988 рр. проводилося поглиблення ковша для суден рибгоспу. Під час поглиблення дна бухти до 4 м були виявлені речі та деталі судна, які за комплексом ознак датуються названим вище часом.

Під час підводних археологічних робіт влітку 1989 р. експедиція Запорізького краєзнавчого музею підняла на поверхню фрагмент бортової обшивки, невеликий носовий шпангоут і кілька фрагментів амфор та глечиків. Перед тим працівники плавкрана підняли дерев'яну скульптуру з довгими рогами, три амфори, два глечики, фрагменти двох білоглиняних глечиків, частину шпангоута та залізний штир. Приблизно там само було знайдено і невеликий чотирирогий якір (рис. 8, з) [13].

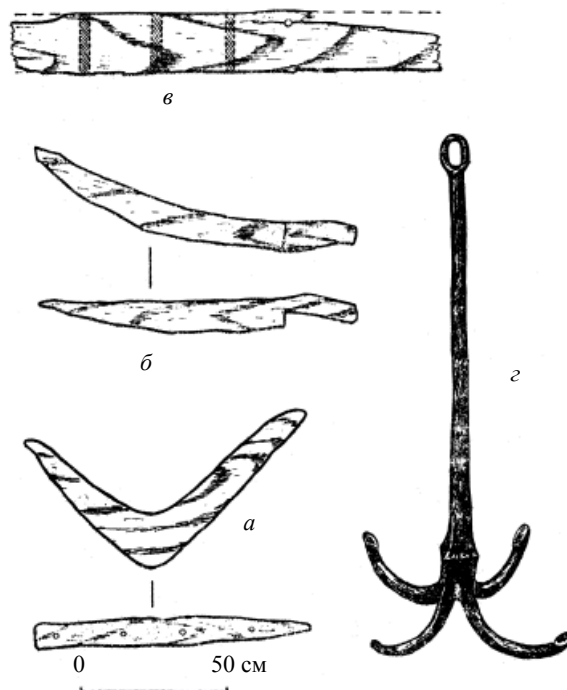


Рис. 8. Дерев'яні деталі судна з міста Генічеськ (за Г. І. Шаповаловим)

Головне місце у комплексі знахідок належить дерев'яній скульптурі. Безумовно, це – но-

сова прикраса судна, прообраз середньовічних ростральних фігур. Вона зображує голову великої рогатої тварини (рис. 9), яка спереду нагадує тура або бика, а у профіль – лося. Голову тварини увінчують роги, спрямовані уперед і догори. Поєднання у скульптурному зображенні рис різних тварин є типовим для мистецтва вікінгів. Не можна відкидати і припущення, що це голова морського змія, описи якого, зі слів очевидців, наводить у своїй книзі О. Кондратьєв [14]. Відомо, що вікінги любили прикрашати носи своїх дракарів фігурами драконів. Г. І. Шаповалов наводить найближчі аналогії генічеській знахідці на гобелені з Байо, який датується 1077 р. Загалом фігура досить виразна. У нижній частині вона має у перетині трикутний паз. Можливо, у давнину скульптура була відпиляна. Радіокарбонне датування знахідки дало змогу визначити час її створення: кінець X – початок XI ст. н. е. Подібних фігур серед відомих знахідок немає.

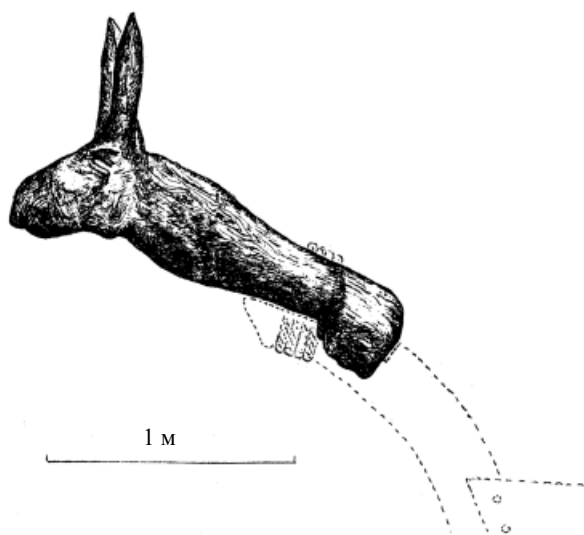


Рис. 9. Голова тварини, яка прикрашала ніс судна  
(за Г. І. Шаповаловим)

Серед інших знахідок привертає увагу носовий шпангоут у вигляді V (рис. 8, а). Відстань між його верхніми кінцями дорівнює 95 см. У шпангоуті збереглися отвори від чотирьох залізних цвяхів. Другий уламок є фрагментом складного шпангоута, який мав кілька частин (рис. 8, б). Довжина знайденої частини сягала 85 см. Товщина фрагмента обшивної дошки становила 20 мм, ширина – 24 см (рис. 8, в). Як зазначає Г. І. Шаповалов, на поверхні дошки було добре видно, що вона зроблена лише сокирою, без використання пилки. На зовнішній поверхні дошки залишилися відбитки чотирьох шпангоутів. Відстань між шпангоутами була мала – 25 см [15].

Уламки амфор, виявлених поруч із фрагментами корабля, датувалися VIII–IX ст. н. е. Такі рифлені амфори є типовими для Західного Причорномор'я, Візантії, Нижнього Дону тощо. Інший посуд, зокрема глечики, представлений типами, які побутували протягом тривалого часу. Найпізніші з них датуються XI–XIII ст. н. е. На підставі даних радіокарбонного аналізу вдалося визначити таку дату: XI–XII ст. н. е.

Продовженням розвитку конструкції довбаного човна стали козацькі чайки. Зовнішній вигляд чайок зазвичай наводять за малюнком Г. де Боплана. Проте він є далеким від досконалості та може слугувати лише приблизною схемою. З цього малюнка можна зробити висновок про те, що чайки мали однакові за конструкцією бак та ют, форштевень та ахтерштевень і саме цим нагадували давньоруські лад'ї. Проте, на відміну від лад'ї, ніс та корма на чайках не мали високого загнутого закінчення. Співвідношення довжини чайок до ширини (20 м до 6 м) наближалось до співвідношення цих величин у дракарах вікінгів і свідчить про добрі морехідні якості цього типу кораблів. Підняте у 1998 р. запорізькими археологами зі Старого Дніпра біля Хортиці судно першої третини XVIII ст. було побудоване за кресленнями, розробленими вже у Санкт-Петербурзі. Проте у його будівництві виконання окремих вузлів відрізняється від базових зразків. Зокрема тумби, на які кріпилися фальконети, зроблені на Хортицькому судні з окоренків дубів, корені яких влучно вписані у шпангоути. Є й інші відмінності.

Класичну чайку виготовляли з цілого дуба великих розмірів, тобто вона теж була своєрідним моноксилем. Борти надставляли за рахунок дощок. До бортів із зовнішнього боку прив'язували снопи очерету. Вони підвищували міцність чайки та зменшували пробивну силу ворожих куль і стріл. Судно, близьке за своєю конструкцією до опису чайки, було знайдено на лівому березі річки Горинь у Рівненській області неподалік села Оржів [16]. Його детально описав І. К. Свешников. Корабель мав коритоподібну форму. Його довжина сягала 13 м, ширина – 2,6 м. Зроблено його було з цілого дуба. Корабель мав 9 шпангоутів, які кріпилися за допомогою дерев'яних штифтів. Це єдиний випадок, коли шпангоути виконували роль не стягувальної деталі конструкції, а розпиральної. Товщина бортів становила 3 см, дна – 7 см. Щогла кріпилася залізними цвяхами. Оржівське судно було занадто неповоротким на вузьких фарватерах маленьких річок. На думку І. К. Свешникова, це було не рибальське і не мисливське, а військове судно. Воно могло підняти на борт до 40 осіб. Загалом козацькі дуби брали на борт до 50 осіб. Вони несли кілька гармат, запас куль, пороху, ядер тощо.

Дно Старого Дніпра між островами Велика та Мала Хортиця зберігає ще багато цікавих знахідок, які безпосередньо пов'язані з історією мореплавства в Україні. Будемо сподіватися, що з часом будуть підняті на поверхню й інші зразки суден першої третини XVIII ст.

Як бачимо, давнє населення, яке мешкало на території України з доби неоліту, знало засоби пересування водою. Річкові човни були, як правило, довбанками, і їхня конструкція не змінювалася протягом тисячоліть від неоліту до середньовіччя. Можна висловити припущення, що річкові човни більш архаїчні, ніж морські. Відсутність штормів на невеликих річках не сприяла розвитку конструкції річкових човнів. Спробою вдосконалити її були козацькі чайки. Це пояснювалося тим, що населення, яке знало тільки річкові судна, вийшло у море разом з козаками, що потребувало вдосконалення кораблів. Однак традиційна чайка не могла конкурувати з набірними корпусами, які її витіснили.

Випереджальними темпами розвивалися морські та річково-морські судна. Їхні зображення зустрічаються з епохи енеоліту, а залишки – з епохи бронзи. Вони характеризуються набірним корпусом, наявністю однієї щогли з прямим вітрилом та весел. Найінтенсивніше морське судноплавство розвивалося під час посилення контактів населення півдня України з Середземномор'ям. Ці періоди припадають на кінець доби енеоліту – ранню бронзу та на скіфо-античний час. В античні часи зафіксовані не тільки залишки суден, а й численні знахідки якорів, портові споруди тощо. Моноксили, які виникли ще за часів неоліту, залишаються практично без змін протягом всієї історії судноплавства на теренах України. В умовах тихої річкової води (за винятком Дніпра та інших великих річок) їх невисокі борти та обмежена вантажомісткість не були перешкодою для просування водою. Тому вони і не розвивалися.

1. Петерс Б. Г. Морское дело в античных государствах Северного Причерноморья / Б. Г. Петерс. – М. : Наука. – 1982.
2. Шаповалов Г. И. О памятниках судоходства на Нижнем Днепре в скифское время / Г. И. Шаповалов // Древности Северного Причерноморья и Крыма. – Вып. I. – Запорожье, 1990. – С. 151–153 ; Шаповалов Г. И. Подводные исследования судов X–XII и XIV–XV вв. у острова Хортица / Г. И. Шаповалов // Древности Северного Причерноморья и Крыма. – Вып. II. – Запорожье, 1991. – С. 174–179 ; Шаповалов Г. И. О находке судна XI–XII вв. в Азовском море / Г. И. Шаповалов // Древности Северного Причерноморья и Крыма. – Вып. V. – Запорожье, 1995. – С. 185–191 ; Шаповалов Г. И. Зображення сонячної ладі в трипільський час / Г. И. Шаповалов // Старожитності Північного Причорномор'я та Криму. – Вип. VII. – Запоріжжя, 1999. – С. 32–37 ; Шаповалов Г. И. Якір з Дніпра біля острова Хортиця / Г. И. Шаповалов // Старожитності Північного Причорномор'я та Криму. – Вип. VIII. – Запоріжжя, 2000.
3. Пустовалов С. Ж. Скифо-античные пространственные структуры и некоторые аспекты реконструкций степных обществ эпохи бронзы / С. Ж. Пустовалов // Ольвия та античний світ. – К., 2001. – С. 107–110.
4. Телегін Д. Я. Дніпро-донецька культура / Д. Я. Телегін. – К. : Наук. думка, 1968. – С. 205.
5. Шаповалов Г. И. Подводные исследования судов X–XII и XIV–XV вв. у острова Хортица / Г. И. Шаповалов // Древности Северного Причерноморья и Крыма. – Вып. II. – Запорожье, 1991. – С. 174–179.
6. Ганіна О. Д. Античні посудини з торфовища на р. Супой / О. Д. Ганіна // Археологія. – Т. XVI. – К., 1964. – С. 145–148.
7. Иванова С. В. Социальная структура населения ямной культуры Северо-Западного Причерноморья / С. В. Иванова. – Одесса, 2001. – С. 68.
8. Шаповалов Г. И. Зображення сонячної ладі в трипільський час / Г. И. Шаповалов // Старожитності Північного Причорномор'я та Криму. – Вип. VII. – Запоріжжя, 1999. – С. 32–37.
9. Михайлов Б. Д. Петроглифы Каменной Могилы / Б. Д. Михайлов. – Запорожье ; Москва, 1999. – С. 118.
10. Mellaart J. Early Bronze Age in the Near East and Anatolia / J. Mellaart. – Beirut, 1966. – 321 p.
11. Пустовалов С. Ж. Вказ. праця.
12. Шаповалов Г. И. Якір з Дніпра біля острова Хортиця / Г. И. Шаповалов // Старожитності Північного Причорномор'я та Криму. – Вип. VIII. – Запоріжжя, 2000.
13. Шаповалов Г. И. О находке судна XI–XII вв. в Азовском море / Г. И. Шаповалов // Древности Северного Причерноморья и Крыма. – Вып. V. – Запорожье, 1995. – С. 185–191.
14. Кондратьев А. Динозавра ищите в глубинах / А. Кондратьев. – Л. : Наука, 1984. – С. 139.
15. Шаповалов Г. И. 1995. О находке судна XI–XII вв. в Азовском море / Г. И. Шаповалов // Древности Северного Причерноморья и Крыма. – Вып. V. – Запорожье, 1995. – С. 188.
16. Свешников И. К. Битва під Берестечком / И. К. Свешников. – Львів, 1993.

*S. Pustovalov*

## ABOUT TWO DIRECTIONS IN THE ANCIENT NAVIGATION AT THE TERRITORY OF UKRAINE BY ARCHAEOLOGICAL SOURCES

*The article highlights the navigation traditions of the population that occupied the territory of Ukraine from the ancient times to Middle Ages.*